

Beter BOSE Netwerk presenteert plan voor meer doelgerichte aanpak

Beter BOSE Plan

BOSE kan beter, dat vindt de groep initiatiefnemers, verenigd in het Beter BOSE Netwerk. Door het huidige benuttingsalternatief te verbeteren denken zij de verkeers- en leefbaarheidsproblemen in het gebied Eindhoven-Helmond, snel en doelgericht aan te kunnen pakken, met een zo effectief mogelijke besteding van het geld. Dit integrale Beter BOSE Plan toont hoe dit kan.

Investeren in nieuwe autoweg heeft weinig zin. Dat blijkt uit de BOSE-studie. Wat nu? De meeste mensen in deze regio werken in of bij Eindhoven en Helmond. Daar zijn in de spitsuren de verkeersproblemen het grootst. Dit gaat gepaard met toenemende opstoppingen, sluipverkeer en milieubelasting. De BOSE-studie laat zien dat nieuwe autowegen aan de oostzijde van Eindhoven de verkeersprobleem niet oplossen.

Het Beter BOSE Plan kiest nadrukkelijk voor investeringen die de doorstroming van het verkeer in en rond Eindhoven en op diverse andere plaatsen, sterk verbeteren en drukke locaties met modern OV goed bereikbaar maken. Deze aanpak heeft belangrijke voordelen boven een nieuwe autoweg. Betere doorstroming samen met een optimale rijsnelheid en stiller asfalt op alle belangrijke wegen leiden tot minder milieubelasting en meer verkeersveiligheid. Fietsen wordt weer aantrekkelijker; sluipverkeer vermindert. De investeringsstrategie van het Beter BOSE Plan voorkomt dat straks meer dan de dubbele hoeveelheid geld nodig is. Eerst voor een kostbaar nieuw tracé dat de verkeersproblemen niet of nauwelijks vermindert en vervolgens nogmaals voor een fors pakket doorstromings- en OV- maatregelen dat de regio wel bereikbaar maakt. Het mooie landelijke gebied ten oosten van Eindhoven blijft dan intact.

Woon-werkverkeer heeft meeste baat bij verzaaid Benuttingsalternatief. Automobilisten en andere reizigers die een route naar hun bestemming kiezen, kijken vooral naar de reistijd. De reistijd van de mensen die in en rond Eindhoven werken wordt niet korter door een nieuwe autoweg in het Middengebied. Dat blijkt duidelijk uit de BOSE-studie (zie bijlage 2). Met Plan 'van BOSE naar BETER' lukt dat wel. Dit plan maakt gebruik van het BOSE-Benuttingsalternatief, maar breidt dit alternatief uit met maatregelen die leiden tot een verdere verbetering van doorstroming en vergroting van capaciteit op bestaande wegen en verbindingen. Hiervan profiteren zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer. Dit wordt bereikt door de aanleg van extra ongelijkvloerse kruisingen, dynamisch verkeersmanagement met evt. wisselstroken en realisatie van directe OV verbindingen naar belangrijke werklocaties. De gemeenten moeten dan wel kiezen voor 'samen uit, samen thuis', want een goede afwikkeling van het regionale en stedelijke verkeer vraagt bij uitstek samen plannen en projecten uitwerken en samen investeren.

Het plan 'van BOSE naar BETER'

Hieronder presenteert de initiatiefgroep het Beter BOSE Plan. We beginnen met een schematisch overzicht van de alternatieven en maatregelen die wij uit de BOSE-studie overnemen. Aansluitend presenteren we het pakket maatregelen dat de initiatiefgroep voor stelt om toe te voegen.

Het Beter BOSE Plan

Het plan bestaat uit twee onderdelen:

1. een groot aantal maatregelen uit de BOSE-alternatieven Nulplus, Benutting en MMA Benutting
2. een extra pakket met maatregelen die het geheel veel sterker en effectiever maken, vooral DVM en ongelijkvloerse kruisingen op de Helmondweg en

Vergelijking Benuttingsalternatieven en maatregelen in het Beter BOSE Plan

	Alternatieven en varianten							
	Nul	Nul Plus 0A	Nul Plus 0b	Benutten 1	Benutten 1A	Benutten 1B	MMA Benutten	Plan 'van BOSE naar BETER'
(Pakketten van) Maatregelen								
OV maatregelen cf Orion II en station Helmond-Brandevoort								
Noodplan BOSE								
BOSE pakket Extra OV								
OV-netwerk Brabantstad								
BOSE Benutting Pakket 1								
BOSE Benutting Pakket 2								
BOSE Benutting Pakket 3								
Extra maatregelen MMA Benutting								
Extra maatregelen Plan BOSE kan BETER								

Maatregelen uit de BOSE-alternatieven, overgenomen in het Beter BOSE Plan

1. OV maatregelen conform Orion II en realisatie NS-station Helmond-Brandevoort.¹
2. Noodplan BOSE.
3. BOSE pakket Extra OV.
4. OV netwerk Brabantstad.²
5. BOSE Benutten pakket 1.³
6. De maatregelen opgenomen in het MMA-Benutten.

(Voor het complete overzicht van maatregelen opgenomen in deze pakketten: zie in bijlage 1.)

Het extra pakket Beter BOSE Plan

Deze maatregelen maken het geheel sterker en effectiever. De bouwstenen zijn: verdere aanpassing en optimalisering van de weginfrastructuur, uitbreiding en optimalisering van OV- en fietsvoorzieningen en toepassing van moderne informatie- en regelsystemen, bevordering van een vlotte doorstroming, stil asfalt en het stimuleren van het gebruik van meer milieuvriendelijke auto's.

Netwerk auto-infrastructuur

- a. Een ongelijkvloerse kruising bij de kruising Eisenhowerlaan (Helmondweg)–Wolvendijk.
- b. Een ongelijkvloerse kruising bij de kruising Eisenhowerlaan-Van Oldebarneveltlaan.
- c. Verbreding van de Ring tussen de ongelijkvloerse kruisingen met de Kennedylaan en de Eisenhowerlaan.
- d. Vergroting van de capaciteit van de Geldropseweg/ Eindhovenseweg/ Gijzenrooiseweg, in combinatie met de ongelijkvloerse kruising Ring-Geldropseweg.
- e. Nog een aantal minder ingrijpende aanpassingen op regionale en lokale wegen in diverse BOSE gemeenten. Zie het overzicht in bijlage 3.
- f. Verbetering van de doorstroming en eventueel capaciteitsverhoging op de provinciale weg N279 (A67-Helmond-Veghel-Den Bosch).

Dynamisch verkeersmanagement

Een modern, uitgebreid en krachtig pakket maatregelen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement (DVM) waarmee het gebruik van de infrastructuur wordt geoptimaliseerd door o.a. flexibele toedeling van wegcapaciteit, een netwerk van dynamische verkeersregelinstallaties, dynamische route-, parkeer- en OV-informatie. DVM kan er op langere termijn tevens aan bijdragen dat de verkeersdruk binnen verantwoorde milieugrenzen blijft.

De te verwachten effecten van DVM kunnen worden voorspeld door een simulatie uit te voeren met een Dynamische Verkeers- model. Helmond heeft dat onlangs gedaan en toonde aan dat DVM de gemiddelde reistijd in de stad kan reduceren van 35 naar 15 minuten. Ook de uitstoot van auto's zal daardoor minder worden.

¹ Deze maatregelen komen niet ten laste van BOSE.

² De financiering van dit pakket mag slechts voor een beperkt deel ten laste van BOSE komen. Het HOV is de drager van het hele regionale en stedelijke OV-netwerk. Snelle realisatie daarvan is van groot belang voor het hele SRE-gebied, inclusief de BOSE.

³ Dit betreft BOSE alternatief 1. Twee opmerkingen daarbij. Opm. 1: Waar in BOSE alternatief 1 wordt gesproken over fly-overs, moeten naar onze mening ongelijkvloerse kruisingen komen. Opm. 2: Een gedeeltelijk nieuwe route tussen Geldrop en Eindhoven over het DAF-terrein (opgenomen in BOSE alternatief 1B en in het pakket BOSE Benutten pakket 2) wijzen wij af. Wij doen een ander voorstel.

Netwerk Openbaar vervoer

- a. Opname van Son in HOV-netwerk.
- b. Vrije busbaan langs Geldropseweg/ Eindhovenseweg/ Gijzenrooiseweg.
- c. Aanpassing van de infrastructuur en lijnvoering voor HOV en verbindende OV-lijnen. Drukbezochte locaties (waar zich de meeste bedrijven, kantoren, onderwijsvoorzieningen en recreatieve -, medische - en centrumfuncties bevinden) moeten vanuit de grotere woongebieden in de regio zoveel mogelijk rechtstreeks (dus zonder overstappen) en vlot bereikbaar zijn.

Netwerk fietsvoorzieningen

Het netwerk van stedelijke en regionale fietsroutes en voorzieningen waar nodig uitbreiden en uitstekend onderhouden. Zoals stallingsfaciliteiten o.a. bij OV-haltes en -knooppunten en zo dicht mogelijk bij drukbezochte gebouwen, winkels en bedrijven. Afgifte punten OV-fiets uitbreiden.

Milieu, gezondheid en leefbaarheid

- a. Zeer stil asfalt bijvoorbeeld op de Kennedylaan en de Eisenhowerlaan (van Wolvendijk tot Insulindeplein/de nieuwe Berenkuil-knoop) en op de andere drukke hoofdroutes in stedelijk gebied.
- b. Schoner OV materieel (roetfilters op aanwezige wagenpark, nieuwe bussen op aardgas)
- c. Alleen vrachtauto's met roetfilters op het stedelijke wegennet toelaten.
- d. Burgers en bedrijven in de regio aanmoedigen schonere en zuiniger personenauto's te kopen en rijgedrag aan te passen. Publieke monitoring van geluidhinder en luchtkwaliteit.
- e. Rijsnelheden op het wegennet waar nuttig temperen met dynamische regelinstallaties ten dienste van luchtkwaliteit, beperking geluidhinder, doorstroming en verkeersveiligheid.

Beter BOSE Plan uitwerken als volwaardig BOSE-alternatief

In de BOSE-studie is onvoldoende diepgaand onderzocht hoe en in welke mate Benuttings-alternatieven de verkeers- en leefbaarheidsproblemen oplossen. Het Beter BOSE plan laat zien dat belangrijke mogelijkheden maar gedeeltelijk of niet onderzocht zijn. De initiatiefgroep vindt daarom dat haar plan als volwaardig alternatief uitgewerkt en vergeleken moet worden met de andere BOSE-alternatieven.

BIJLAGEN

1. Overzicht van maatregelen opgenomen in de alternatieven Benutting, OV, Noodplan, MMA-Benutten en het Beter BOSE Plan (versie: def. 29-11-2004)
2. Tabel Reistijden volgens BOSE
3. Overzicht van aanvullende, minder ingrijpende aanpassingen op regionale en lokale wegen.

COLOFON

Het Beter BOSE Netwerk bestond oorspronkelijk uit:

Stichting Middengebied,	Niek Huffels	0499 425030
Bewonersver. Molenheide e.o.	Jean Daniels	0499 422121
OOGN (Geldrop Nuenen)	Paul Pajens	040 2855797
Bewonerscomite Laarbeek	Jac Musters	0492 383126
BOSEBA	Henk Daalder	040 2836103
Brabantse Milieufederatie,	Michiel Visser	013 5356225
Groen Links,	Arjen van Halem	040 2429807
Socialistische Partij	Bernard Gerard	040 2454879

Het Beter BOSE Plan wordt al gesteund door ondermeer:

PvdA, Leefbaar Brabant
IVN Laarbeek, IVN Nuenen, Brabants Landschap,...
Zie de website voor een actueel overzicht